BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 czerwca 1936 r. | NR. 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Hołd sfer gospodarczych Okręgu Izby Prezydentowi Rzeczypospolitej

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor wystosował w dniu 10-cio lecia sprawowania przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Jego urzędu, depeszę hołdowniczą sfer gospodarczych okręgu Izby treści następującej:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej
Profesor Dr Ignacy Mościcki

Zamek Warszawa.

„Sfery gospodarcze, zrzeszone w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, składają Panu Prezydentowi wyrazy najgłębszej czci i hołdu w dniu 10-lecia sprawowania najwyższego urzędu Rzeczypospolitej, zapewniając, że, pomne wskazań Pana Prezydenta, wygłaszanych na tych Ziemiach, zawsze trwać będą w służbie na swych wysuniętych posterunkach, ku chwale i pożytkowi Ojczyzny.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni
Prezes Stanisław Tor".

Tezauryzacja a P. K. O.

Nastroje niepewności walutowej wyrażają się w tezauryzacji (chowaniu) pieniądza i złota. Powoduje to wycofywanie wkładów z banków i wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw, pozbawiając w ten sposób życie gospodarcze potrzebnej obiegowej gotówki, co porównać można z coraz większym upustem krwi z żywego organizmu i coraz większem osłabianiem tego organizmu. W rezultacie coraz mniej gotówki w obiegu i w bankach oraz coraz większe trudności przy wymianie dóbr i dla życia gospodarczego. Jednem słowem szkodliwość tezauryzacji jest oczywistą i winna być zwalczana wszelkiemi środkami.

Chcemy tu poruszyć jedną sprawę, która nas w najwyższym stopniu niepokoi, lecz którą dla tych czy innych względów poruszana jest tylko bardzo dorywczo i ostrożnie. Uważamy jednak, że sprawa ta powinna być nareszcie jasno i otwarcie postawioną dlatego, że przy dobrych chęciach — naszym zdaniem — obecny stan może i winien być zreformowany i to zgodnie z postulatami i wymaganiami naszego życia gospodarczego.

Rozchodzi nam się o całokształt polityki finansowej Pocztowej Kasy Oszczędności. — Z jednej strony z największem uznaniem oceniamy działalność P. K. O. jako instytucji tak znakomicie ułatwiającej obrót bezgotówkowy i docierającej do najdalszych zakątków naszego kraju. Również z uznaniem dowiadujemy się ze sprawozdań P. K. O. o stopniowym wzroście oszczędnościowym w Polsce. Aparat P. K. O. działa w pełnym słowa tego znaczeniu doskonale.

Z drugiej jednak strony — to stopniowe gromadzenie i komulowanie przez P. K. O. oszczędności i kapitałów w kraju powoduje

następujące skutki. Cała gotówka — osobliwie drobnych ciułaczy — ucieka z banków prywatnych i Komunalnych Kas Oszczędności do P. K. O. Nie mówiąc już o tem, że taka ucieczka kapitałów do P. K. O. powoduje coraz mniejszą płynność banków prywatnych i K. K. O., a nawet wywołuje w ostatecznym rezultacie poważne trudności płatnicze niektórych banków i K. K. O., lecz głównie — i o to nam chodzi — wyciąga stopniowo coraz większe kapitały z obiegu gospodarczego.

Każdy złoty, ulokowany w bankach i K. K. O., może wracać i wraca z powrotem do życia gospodarczego w postaci dyskontu weksli i pożyczek, udzielanych przez te instytucje. Natomiast każdy złoty, ulokowany w P. K. O., stracony jest dla prywatnego rynku pieniężnego i życia gospodarczego. Wytwarza się coraz większy ścisk na naszym i tak już szczupłym rynku pieniężnym, który stopniowo wzrasta i wzrastać będzie.

Jest słusznem, że każdy lokować może swe pieniądze tam gdzie chce i pod tym względem panuje zupełna swoboda. Tu nie chodzi o jakiś zarzut przeciw P. K. O. co do wytwarzania niezdrowej konkurencji dotyczącej lokat pieniężnych, chodzi tylko o to, że obecna polityka finansowa P. K. O. jest dla nas niczem innem, jak tezauryzacją oszczędności.

W rezultacie nikt z pośród nas z tych pieniędzy nie korzysta i korzystać nie może, bo tak stanowi statut P. K. O. Jest to niczem innem, jak dalszem rozszerzaniem restrykcji na rynku pieniężno-kredytowym, paraliżująco oddziaływującem na życie gospodarcze, bo kapitałów w bankach i K. K. O. jest coraz mniej i nawet najsilniejsze i zdrowe przedsiębiorstwa nie mogą nigdzie uzyskać kredytu, a często nawet dysponować zamrożonemi własnemi kapitałami. Obieg pieniężny zmniejsza się tak dalece, że już staje się katastrofalnym.

W parze z tem mamy tezauryzację, — bo czem to jest, jeżeli nie tezauryzacją, — uprawianą przez wszelkie ubezpieczalnie społeczne, których kapitalizacja postępuje w tempie również dla nas zastraszającem. Do tego dochodzi rygorystyczne ściąganie podatków, zrozumiałe i konieczne, ale również bardzo uciążliwe.

Otrzymujemy tragiczny obraz coraz większego i silniejszego wypompowywania z życia gospodarczego ożywczej gotówki, bez której egzystencja nasza staje się niemożliwą. — W specjalnie trudnej sytuacji znajduje się prowincja: nasz przemysł, handel i rolnictwo. Stopniowo znikają tam placówki kredytowe, banki spółdzielcze, Kasy Stefczyka, a nawet niektóre K. K. O. Powstaje kompletna pustka na prowincji. Znamy większe miasta, w których 100 zł. pożyczki otrzymać nie można, i gdzie dzienną kasę nigdzie nie można wpłacić, bo wszystkie instytucje pieniężne albo zniknęły, albo są zupełnie niewypłacalne.

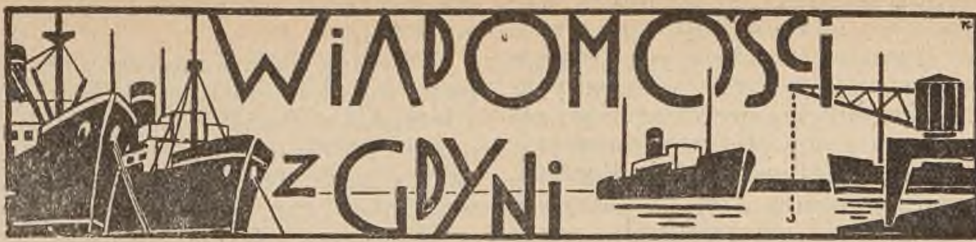
Powiedzą nam, przyczyna leży w nieoględnej polityce kredytowej tych zamarłych instytucyj kredytowych. Częściowo jest to słuszne, ale w większej mierze przyczyna leży przedewszystkiem w braku dopływu i w ucieczce kapitałów do P. K. O. Komplikuje sytuację jeszcze to, że nowa Ustawa o K. K. O. tak dalece zwężyła możliwość kredytowania życia gospodarczego przez K. K. O., że nie wchodzą one już w rachubę dla przedsiębiorstw średnich i większych, które dotąd przez długie lata z dobrym skutkiem dla obu stron korzystały z pomocy K. K. O. Jednem słowem na prowincji wytworzyła się zupełna pustka kredytowa i martwota w dziedzinie obrotu pieniężnego.

Zapytujemy, w jaki sposób Panowie Ministrowie Skarbu oraz Przemysłu i Handlu wyobrażają sobie ożywienie aktywności gospodarczej w Polsce? Kto ma temu dopomóc i dokąd mamy się zwracać w tej sprawie o współpracę finansową? Wszelkie banki państwowe prawie że zaprzestały akcji kredytowej, instytucyj prywatnych kredytowych niema, K. K. O. ograniczono — więc co mamy zrobić?

Otóż nad tym ciężkim dla nas problemem należałoby poważnie zastanowić się, wszelkie bowiem hasła o konieczności ożywienia życia gospodarczego pozostaną głosem wołającym na puszczy przy dzisiejszej polityce finansowej państwowych instytucyj kredytowych. I tu właśnie uważamy za konieczne poruszyć sprawę P. K. O., która jedynie i niepodzielnie pozostała na placu boju. Każdy prawie oszczędzony grosz płynie teraz do P. K. O. i słusznie. Ale niech ten grosz wróci choć częściowo do nas, a nie znika w skarbcach P. K. O., o to nam się rozchodzi. Jak to zrobić i w jaki sposób zreorganizować statut P. K. O. — nad tem należy naturalnie się zastanowić.

Poruszyliśmy tu otwarcie to, o czem się szeroko mówi i debatuje na zebraniach każdej organizacji gospodarczej. A jeżeli to caeterum censeo jest tak aktualne, należy tą sprawę jasno i otwarcie postawić, zmiana bowiem obecnej polityki finansowej P. K. O. wydaje się być konieczną i w wysokim stopniu naglącą o ile w życiu naszem gospodarczem nastąpić ma poprawa i ożywienie.

Inż. Alfred Dziedziul



WIZYTACJE PREZESA IZBY ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W OKRĘGU IZBY.

W ostatnich dniach Prezes Izby p. Stanisław Tor w towarzystwie Dyrektora Izby D-ra J. Kulikowskiego rozpoczął wizytację zakładów przemysłowych na terenie Okręgu Izby w celu dokładnego zaznajomienia się na miejscu z warunkami pracy tych zakładów i ich postulatami, w kierunku ułatwień w pracy nad rozwojem i udoskonaleniem produkcji oraz uintensywnieniem działalności eksportowej.

Do chwili obecnej Prezes i Dyrektor Izby zwiedzili Zakłady towarzystwa dalekomorskich połowów śledzi „Mewa" w Gdyni oraz fabrykę krzeseł w Gościcinie pow. morskiego.

Rozwój pierwszego z wyżej wspomnianych przedsiębiorstw w kierunku możliwie jak najdalej idącego skoncentrowania w porcie gdyńskim czynności, związanych z zasolaniem śledzi dalekomorskich połowów przy zużytkowaniu surowców i półfabrykatów wyrobu krajowego spowodował konieczność stworzenia przemysłu pomocniczego w postaci fabrykacji beczek, co ze swej strony spowodowało konieczność zorganizowania zaopatrzenia przedsiębiorstwa w odpowiednie materjały drzewne, przerabiane na miejscu przez siły fachowe.

Co do fabryki krzeseł w Gościcinie, to jak wiadomo, rozszerzyła ona swą produkcję na inne rodzaje mebli i stanowi jeden z najbardziej nowocześnie urządzonych zakładów na terenie Polski w tej branży. Ze względu na wielkie możliwości produkcji i nastawienie jej na eksport Zakład w Gościcinie wymaga szczególnej uwagi.

W wyniku tych obu wizytacji Prezes Izby wydał zarządzenie, które spowodować mają ułatwienia w działalności obu przedsiębiorstw tak w zakresie zaopatrywania ich w niezbędny surowiec, jak również w zakresie eksportu.

W najbliższej przyszłości przewidziane są wizytacje dalszych przedsiębiorstw przemysłowych tak na terenie Gdyni jak i Okręgu Izbowego.

WSPÓŁPRACA SAMORZĄDÓW PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEGO I ROLNICZEGO NA POMORZU.

W celu kontynuowania współpracy pomiędzy naszą Izbą a Pomorską Izbą Rolniczą, jaka zapoczątkowana została w listopadzie roku zeszłego przy opracowaniu a następnie przedstawieniu postulatów przemysłu, handlu i rolnictwa na terenie Pomorza Komisji Rządowej dla współpracy z samorządem gospodarczym, odbędzie się w dniu 8 czerwca w Toruniu konferencja przedstawicieli naszej Izby z przedstawicielami Izby Rolniczej.

Na konferencji tej omówione zostaną zagadnienia interesujące oba samorządy oraz ustalone będą sposoby współdziałania w zakresie realizacji wspólnych postulatów. — Z ramienia Izby naszej w konferencji wezmą udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, Dyrekteor Izby Dr Józef Kulikowski oraz Naczelnik Wydziału Handlowego p. T. Marchlewski.

ZEBRANIE SEKCJI ŻEGLUGOWO-PORTOWEJ.

W dniu 3-go czerwca odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. W. Rawicza Szczerbo, zebranie Sekcji Żeglugowo-Portowej Izby przy udziale Radców tej Sekcji: Prezesa Honorowego Izby Inż. W. Korzóra, Wiceprezesa Izby F. Kollata, L. Byczkowskiego, W. Jasińskiego, F. Marszała, K. Muchy, J. Rummla, Dyrektora Izby D-ra J. Kulikowskiego, Wicedyrektora J. Kawczyńskiego i korespondentów Izby Dra T. Bierowskiego i Dra B. Kasprowicza.

Głównym przedmiotem obrad Sekcji było ustalenie stanowiska naszej Izby do opracowywanego obecnie zagadnienia komercjalizacji portu gdyńskiego. W toku dyskusji ustalono, że możliwie szybkie wydzielenie administracji portu gdyńskiego z ogólnej administracji państwowej i nadanie jej formy elastycznej jest sprawą wysoce pożądaną i pilną, ustalono dalej, że ze względu na ogólną politykę gospodarczą państwa na odcinku morskim i wagę Gdyni w zakresie tej polityki, jako jedynego portu morskiego na terytorjum polskiem, liczyć się należy z rolą czynnika państwowego w administracji portu, wreszcie ustalono, że czynnikiem prywatno gospodarczym, jaki powinien być przedewszystkiem powołany do współdziałania w administrowaniu portem są przedstawiciele praktycznego życia gospodarczego portu, których praca jest związana ściśle i bezpośrednio z portem gdyńskim i którzy dzięki temu dają gwarancję fachowego i najbardziej auto-

rytatywnego podchodzenia do zagadnień wynikających na tle administracji portowej. Natomiast w organach, ustalających ogólne wytyczne rozwoju portu jest wskazany udział przedstawicieli życia gospodarczego zaplecza. W związku z powyżej ustalonem stanowiskiem, Sekcja Żeglugowo — Portowa stwierdziła rozbieżność w jej zapatrywaniach na zagadnienie administracji portu gdyńskiego z zapatrywaniami Związku Izb Przemysłowo — Handlowych oraz wskazała na konieczność sformułowania przez Izbę naszą swego punktu widzenia na tę sprawę. Następnie Sekcja rozważyła sprawę t. zw. uprzywilejowania Gdyni, i stwierdziła, że w czasach ostatnich pod wieloma względami zainteresowania sprawami rozwoju portu gdyńskiego osłabły ze szkodą dla całokształtu naszych poczynań gospodarczych na odcinku polityki morskiej, i że w związku z tem nie może być mowy o uprzywilejowaniu Gdyni, lecz raczej o konieczności traktowania jej pod wieloma względami na równych podstawach z innemi ośrodkami kraju i stworzenia warunków konkurencyjności w pracy z innemi portami zagranicznemi.

W wyniku dyskusji nad powyższemi zagadnieniami Sekcja Żeglugowo — Portowa rozważyła sprawę wzmożenia prac Izby w zakresie zagadnień morskich i wysunęła szereg postulatów, które powinny byłyby się przyczynić do usprawnienia prac Izby w tej dziedzinie.

KOMUNIKACJA LOTNICZA GDYNI Z ZAPLECZEM.

W połowie zeszłego miesiąca podjęta została po przerwie zimowej stała komunikacja lotnicza pomiędzy Gdynią (lotnisko w Rumji) a Warszawą i dalszem zapleczem. Komunikacja ta ma wielkie znaczenie nietylko dla ruchu pasażerskiego, lecz również dla przesyłek pocztowych i towarowych szybką drogą powietrzną.

Według obowiązującego obecnie rozkładu lotów samoloty startują codziennie o godz. 9.25 z lotniska w Rumji i przylatują do Warszawy o godz. 10,55; ten sam samolot po kwadransie czyli o godz. 11,10 wylatuje dalej do Krakowa, dokąd przybywa po godzinie o 12,10; w Warszawie również następuje bezpośrednie połączenie z Katowicami.

W drodze powrotnej samolot startuje z Krakowa o godz. 13.40, po godzinnym locie przybywa do Warszawy i odlatuje dalej do Gdyni o godzinie 15-tej, o godzinie 16.30 następuje przylot na lotnisku w Rumji. W Warszawie samolot do Gdyni ma bezpośrednie połączenie z samolotem przylatującym z Aten, Sofji, Bukaresztu i Lwowa, jak również z samolotem, przybywającym z Katowic. Z powyższych danych widzimy, że obecnie Gdynia została poważnie zbliżona, jeśli chodzi o czas, w swych połączeniach z szeregiem poważnych ośrodków zaplecza.

Zaznaczyć przy tem należy, że na linji Gdynia — Warszawa — Kraków kursują samoloty Douglas, najnowszej konstrukcji, mogące przewieźć 14 pasażerów. Pozatem samoloty posiadają zdolność przewiezienia towarów wagi do 1.000 kg. Przesyłki towarowe do tej wagi powinny być zgłaszane na 1 dzień przed dniem odlotu, a pozatem powinny mieć opakowanie do rozmiaru 1 metr $\times$ ½ metra $\times$ ½ metra; zasadnicza opłata za przewóz do Warszawy względnie z Warszawy wynosi 45 gr od kilograma, do Krakowa i Katowic 80 gr od kilograma, zaznaczyć przy tem należy, że w razie wielokrotnego korzystania z przewozu samolotami istnieje możliwość ustalenia ceny na podstawie specjalnego porozumienia.

Przesyłki listowe przewożone są za dopłatą 5 gr i mogą w Gdyni być nadane do autobusu lotniska przy Biurze Lotu do godz. 8.45.



ZASTOSOWANIE KONTENERÓW KOLEJOWYCH W KOMUNIKACJI MORSKIEJ.

Tak zwane kontenery (skrzynie zbiorcze), służące celom bezpiecznego i w razie potrzeby zbiorowego przewozu drobnicy, zwłaszcza kruchej i ładunków wartościowych, ogromnie się rozpowszechniły w przewozach kolejowych, mając szereg bardzo poważnych zalet, w pierwszym rzędzie lepszą ochronę ładunku, częściową, lub całkowitą zbyteczność jego opakowania normalnego, możliwość zbiorowych przesyłek, wreszcie możliwość zajęcia części wagonu zamiast całości jego, w pewnych warunkach, za specjalną ulgową opłatą. Kontenery kolejowe z reguły odbywają podróż powrotną bezpłatnie lub za wyjątkowo niskim frachtem: zarządy kolejowe okazują przewo-

zom w kontenerach również inne udogodnienia i zniżki. Przewozy w kontenerach stały się w całem tego słowa znaczeniu przewozami międzynarodowemi, stąd tendencja uzupełniania kolejowych przewozów w kontenerach — przewozami morskiemi, i nawet transoceanicznemi.

Międzynarodowe Biuro Kontenerów, które odbyło w tych dniach posiedzenie o charakterze zjazdu międzynarodowego we Frankfurcie nad Menem zajmowało się na tych obradach między innemi sprawą *morskich* przewozów w kontenerach. Skonstatowano, że dotąd morski ruch towarów w kontenerach rozwinął się znacznie jedynie w komunikacji pomiędzy Anglją a kontynentem Europy.

W tym ruchu są w użyciu niemal wyłącznie należące do prywatnych angielskich przedsiębiorstw kolejowych kontenery, przewożone dalej i odwożone z powrotem również prywatnemi statkami, należącemi do tychże towarzystw kolejowych. Przewozy morskie dokonywane są tu na podstawie taryf angielskich kolei z nadwyżkami, które wyniosą zależnie od towaru od 5 do 33% taryfy lądowej. Przewóz powrotny próżnych kontenerów odbywa się bezpłatnie. W roku 1935 przewieziono na kontynent przeszło 7.000 kontenerów.

Odpowiedzialność za przewóz aż do kontynentalnych portów przeznaczenia jest regulowana ogólnemi postanowieniami kolei angielskich. Przewozy te odbywają się w kierunku portów francuskich, belgijskich i holenderskich, których koleje mają zyski z tego ruchu i konkurują w nim między sobą. Zawierane są specjalne umowy kontynentalnych kolei z angielskiemi linjami kolejowemi: nie tak dawno zawarta została specjalna umowa pomiędzy belgijskiemi kolejami a Great Eastern Railway, dotycząca przewozów kontenerów na statkach trajektowych tej linji.

Przesyłka kontenerów rozwija się również pomyślnie w komunikacji pomiędzy portami francuskiemi a Afryką Północną, przyczem na tej trasie odbywa się w coraz większym stopniu przesyłka kontenerów w pomieszczeniach chłodzonych. Francuskie koleje północne, posiadające pewną ilość własnych wielkich kontenerów udzielają poszczególnym firmom eksportowym zezwoleń na użycie tych kontenerów do wysyłki towarów do Północnej Afryki. Żądane jest jedynie ubezpieczenie wypożyczonych kontenerów od niebezpieczeństw podróży morskiej i pobiera się prócz obliczenia frachtu kolejowego pewne odszkodowanie zależnie od wielkości kontenera, ażeby pokryć koszty możliwych uszkodzeń.

Specjalny ruch kontenerów, przewożonych w pomieszczeniach chłodzonych odbywa się na podstawie umów pomiędzy prywatnem towarzystwem składów — chłodni portowych, a towarzystwami żeglugi wykonywującemi przewozy pomiędzy Afryką Północną a Marsylją.

Włosi jeszcze nie mają ruchu prywatnych kontenerów w komunikacji z Afryką, jednakże szeroko już jest rozwinięty transport w tym kierunku kontenerów wojskowych, i to również jako kontenerów chłodzonych.

W komunikacji zewnętrznej Niemiec stosowano jak dotąd kontenery mało, i to przeważnie w kierunku Anglji, z użyciem angielskich kontenerów kolejowych, oraz w mniejszej mierze niemieckich, o wymiarach 4,20 na 2,00 na 2,00 metry. Dotąd przesyłano przeważnie w tych kontenerach wanny, szkło, towary szklane i kamionkowe, towary emaljowane, aluminjowe i żywe rośliny. Jednolitego dla różnych linij obliczenia frachtu za przewóz kontenerów dotąd niema, gdyż każda z linij stopniowo rozwinęła u siebie przewóz kontenerów według odmiennych zasad. Dzierżawy za kontenery przeważnie się nie pobiera, również i w wypadkach, gdy kontenery należą do przedsiębiorstw żeglugi. W tym ostatnim wypadku armator — właściciel konteneru pokrywa swe koszty przez to, że do frachtu morskiego, obliczanego częściowo za wagę netto towaru, częściowo za wagę brutto kontenera, dolicza się nadwyżka 5-procentowa.

Gdy kontener należy do firmy ekspedycyjnej dzierżawa takowego wkalkulowuje się do całkowitej kwoty należności za przewóz. Naogół oblicza się za turnus z niemieckiego portu i z powrotem po 1 sh za dobę, a to celem pobudzenia użytkujących do szybszego obrotu kontenerami. Co do reekspedycji próżnych kontenerów — niema również jednolitego zwyczaju. Częściowo, jak na kolejach niemieckich, zwrot próżnych kontenerów odbywa się bezpłatnie, częściowo pobiera się stawkę w wysokości od 12 do 33 sh za jeden kontener.

Dla komunikacji morskiej nadają się w pierwszym rzędzie wielkie kontenery. Niemieckie koleje rozwinęły dla ruchu kolejowego typ małego kontenera, których mają już 14 tys. sztuk, kontenerów wielkich mają mało i dlatego w ich przewozach morskich nie grają roli. Wielkie kontenery mają tę wadę, że są wogóle mniej wzięte i podczas sezonowych wahań ruchu na ich bezczynności powstają duże straty.

W komunikacji transatlantyckiej przewozy w kontenerach jeszcze się nie rozwinęły i prawdopodobnie nie prędko jeszcze się rozwiną.

Zdobycie powrotnego ładunku dla kontenerów przeważnie nastręcza trudności, natomiast przewozy zwrotnych próżnych kontenerów przy ogromnie długich okresach cyrkulacji transoceanicznej uczyniłyby eksploatację kontenerów w tym ruchu zbyt kosztowną.

Zaznaczyć jeszcze należy, że zazwyczaj odpowiedzialność za przewóz kontenerów i ich zawartości na statkach morskich określa się w konosamentach. Kontener, zależnie od umowy, bywa, lub nie bywa dopuszczany do przewozu na pokładzie okrętu.

ŻEGLUGA NIEMIECKA ŻĄDA ZAMIAST SUBWENCYJNEJ POLITYKI USUNIĘCIA UJEMNYCH SKUTKÓW PRZELICZEŃ WALUTOWYCH.

Podczas świeżo odbytych obrad w Düsseldorfie „Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft" wysłuchało referatu dr. W. Hoffmanna przewodniczącego Hamburg — Amerika — Linie, na temat współczesnych zagadnień niemieckiej polityki żeglugowej.

Dr Hoffmann wskazał na konieczność ścisłej współpracy żeglugi niemieckiej z żeglugą innych krajów, oraz śledzenia wszelkich zjawisk w międzynarodowej żegludze. Najważniejszym punktem, na drodze do polepszenia spraw międzynarodowej żeglugi jest zdaniem jego kwestja walutowa, a szczególnie doniosły ten punkt jest dla niemieckiej żeglugi.

Przeliczenia walutowe są stałem źródłem strat dla żeglugi niemieckiej. Wbrew utartemu zdaniu zapomogi rządowe uważa dr Hoffmann za niezdatne do usunięcia lub sparaliżowania tego źródła strat. Mogą one być uważane tylko jako środek częściowy do dania zatrudnienia i utrzymania w ruchu unieruchomionego tonażu. Sanacja niemieckiej żeglugi, jak i żeglugi innych państw zależeć ma nie od subwencyjnej polityki, lecz od uregulowania międzynarodowej sytuacji walutowej.

KONCENTRACJA I MOŻLIWOŚCI UPAŃSTWOWIENIA ŻEGLUGI WŁOSKIEJ.

Począwszy od 1 stycznia 1937 roku cała żegluga włoska będzie przydzielona do trzech głównych grup, z całkowitem niemal wyłączeniem wzajemnej konkurencji. Mniejsze towarzystwa i przedsiębiorstwa żeglugi mają się przyłączyć do większych, sztandarowych, któremi będą: w grupie ruchu do północnej i południowej Ameryki, utrzymywanego jak wiadomo z Genui — towarzystwo „Italia", w grupie ruchu do Afryki, Azji i Australji — głównym portem wyjściowym jest Triest i sztandarowem towarzystwem — „Lloyd Triestino", portem wtórnym, przelotowym, tej grupy jest Brindisi. W trzeciej grupie, która obejmie ruch Śródziemnego i Czarnego Morza, oraz morską wymianę handlową z północną Europą będzie, w zależności od przyczyn natury geograficznej, dwie podgrupy, skupione dokoła dwu sztandarowych przedsiębiorstw: „Tirennia" z oparciem o port w Neapolu i „Adriatica" z oparciem o Wenecję.

Całość tego planu charakteryzuje konsekwencja. W samych grupach konkurencja będzie wykluczona, natomiast podział na grupy swą budową sam już wyłącza możliwość konkurencji między grupami.

W pierwszym rzędzie przyłączone zostaną do sztandarowych towarzystw małe przedsiębiorstwa żeglugi, natomiast przedsiębiorstwa średniej wielkości prawdopodobnie wchłonięte zostaną później.

NOR - WOOD CO. ROZWIĄZANA.

Słynny Norwood, towarzystwo, założone przez armatorów północnej Europy, celem zwalczania zbyt niskich stawek frachtowych na przewóz drzewa morzem obecnie został rozwiązany z uzasadnieniem, że akcja podjęta od jesieni ub. roku przez Baltic and International Maritime Conference w Kopenhadze celem ujednostajnienia i utrzymania na pewnym poziomie stawek frachtowych na przewóz drzewa całkowicie spełnia obecnie zadanie, pierwotnie podjęte przez Nor-Wood.

SPRAWA WOLNYCH PORTÓW W KANADZIE.

W Kanadzie poważnie rozważana jest obecnie sprawa organizacji wolnych portów, w pierwszym rzędzie w Montrealu. Port w Montrealu ma się znakomicie nadawać jako ośrodek wolnoportowy do przeładunku, zbierania ładunków i ich przeróbki, z obsługą całego wschodu i centrum północnej Ameryki. W Senacie w Ottawie omawiano również możliwości urządzenia wolnych portów wzgl. wolnych stref w St. John, Quebec, Halifax i Vancouver.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU EKSPORTU POLSKIEGO DO UNJI POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKIEJ.

W dniu 4 czerwca bawił w Gdyni p. Jan Majewski, wicekonsul R. P., kierownik Agencji Konsularnej w Capetown. Celem pobytu wicekonsula Majewskiego było wejście w kontakt z przedstawicielami tych sfer gospodarczych, które mają już nawiązane stosunki handlowe z Unją Południowo-Afrykańską, względnie mają zamiar stosunki te nawiązać i z tego powodu interesują się możliwościami, jakie tamtejszy rynek dla eksportu polskiego dać może.

Podczas konferencji w Izbie, zwołanej z okazji pobytu p. Wicekonsula Majewskiego, miał on możność scharakteryzowania rynku południowo - afrykańskiego i zachęcenia zebranych przedstawicieli sfer gospodarczych do bardziej intensywnych studjów warunków zbytu.

P. Wicekonsul Majewski wskazał na wyjątkową chłonność na wszelkiego rodzaju towary rynku Unji Południowo - Afrykańskiej, która zasadniczo nie wprowadziła u siebie żadnych restrykcyj walutowych, ani też restrykcyj w obrotach handlu zagranicznego, nawet tak rozpowszechnionych obecnie w handlu międzynarodowym jak obrót kompensacyjny. Jedynym instrumentem, regulującym obroty towarowe są taryfy celne, których stawki są stosowane w zależności od kraju pochodzenia towaru. Ponieważ Polska nie zawarła dotąd traktatu handlowego z Unją Południowo-Afrykańską, stawki taryfy celnej w stosunku do towarów pochodzenia polskiego są najbardziej uciążliwe, niemniej jednak szereg towarów polskich zdobywa stopniowo tamtejszy rynek. Do towarów tych w pierwszym rzędzie zaliczyć należy drzewo obrobione oraz dyktę a dalej szynki w puszkach i inne konserwy mięsne, jak również ostatnio narzędzia rolnicze. Bardzo znacznym popytem cieszą się na tamtejszym rynku wyroby włókiennicze tańszych gatunków, co znalazło swój wyraz w pokaźnych dostawach wyrobów fabryk tekstylnych białostockich.

Skala towarów, znajdujących zbyt na rynku południowo-afrykańskim jest bardzo znaczna; według statystyk tamtejszych sprowadza się na rynek ponad 1000 gatunków towarów rozmaitego pochodzenia (dokładnie 1004 gatunki). P. Wicekonsul Majewski wskazał na możliwość dostaw m. in. konserw rybnych, szczególnie szprotów w oliwie, które w znacznych ilościach dostarczane są obecnie przez Łotwę.

Co się tyczy towarów, jakie Polska sprowadza z Unji Południowo - Afrykańskiej, to w pierwszym rzędzie wchodzą w rachubę wełna, skóry, garbniki i kukurydza nasienna wysokiej jakości. Bilans obrotów pomiędzy Polską a Unją Południowo - Afrykańską wzrasta stopniowo i obracał się jednak w roku ostatnim w niewielkiej stosunkowo sumie 250.000 funtów szterlingów po stronie tak importu jak i eksportu.

Wskazując na możliwości, jakie wyłaniają się z rozwoju stosunków pomiędzy Polską a Unją Południowo - Afrykańską, p. Wicekonsul Majewski podkreślił konieczność stosowania się przez eksporterów polskich do wymagań tamtejszych importerów. Przedewszystkiem więc koniecznem jest, aby eksporterzy polscy w ofertach kalkulowali ceny cif jeden z portów południowo - afrykańskich w funtach szterlingów w odniesieniu do tamtejszych wag i miar. Dalej niezbędnem jest, aby oferty były formułowane w taki sposób, by kontrahent miejscowy odnosił wrażenie poważnej dążności ze strony polskiej do zawarcia tranzakcji; nie należy również obawiać się konkurencji towarów innego pochodzenia, w szczególności pochodzenia angielskiego. Koniecznem jest również przedstawienie odpowiednich próbek towarów i odpowiedniego opakowania.

Przewidywany przez wicekonsula Majewskiego wzrost obrotów towarowych pomiędzy Polską a Unją Południowo - Afrykańską, miałby jeszcze większe szanse powodzenia, gdyby zaistniały bardziej pomyślne warunki transportu przedewszystkiem w zakresie wysokości stawek frachtowych i częstotliwości połączeń.

W SPRAWIE OBROTU BEZGOTÓWKOWEGO Z W. M. GDAŃSKIEM.

Na skutek zapytań, jak traktować obrót towarowy z W. M. Gdańskiem w drodze bezgotówkowej, t. j. jeżeli dostawca polski zamiast gotówki otrzymuje również towar, Izba Przemysłowo-Handlowa wyjaśnia, po porozumieniu się z Zahanem, co następuje:

Firma wysyłająca towar do W. M. Gdańska winna w każdym wypadku dołączyć do dokumentu zaświadczenie walutowe i wypełnić je jak zwykle według faktury. Natomiast w „uwagach“ należy wyraźnie zaznaczyć, że pokrycie rachunku nastąpiło w towarach, przyczem należy wymienić datę otrzymania towaru, gatunek towaru i wartość faktury gdańskiej.

UTRUDNIENIA W PRZYWOZIE DO DANJI

Z dn. 15 maja br. Centrala Dewiz zawiadomiła importerów duńskich, że pozwolenia na przywóz miękkiej pszenicy, jęczmienia i owsa, dotychczas niewyzyskane zostają anulowane.

Zarządzenie powyższe jest równoznaczne ze wstrzymaniem dalszego importu tych zbóż do Danji. Importerzy spodziewają się, że zostanie wydany wkrótce formalny zakaz przywozu wspomnianych 3 gatunków zbóż.

Uniemożliwienie importu miękkiej pszenicy spowoduje zwiększenie przywozu kukurydzy i przysporzy temsamem dochody celne (stawka celna wynosi 3,40 kor. duń. od 100 kg.) Jednocześnie rząd duński zniósł premje wywozowe od jęczmienia i owsa.

KONTYNGENTY DLA TOWARÓW POLSKICH WYWOŻONYCH DO GRECJI.

Państwowy Instytut Eksportowy przypomina wszystkim eksporterom polskim, utrzymującym stosunki handlowe z rynkiem greckim, że wywóz wszelkich towarów polskich do Grecji podlega obowiązkowi uprzedniego zalegalizowania świadectw pochodzenia w Poselstwie Greckiem w Warszawie. Zalegalizowane świadectwo pochodzenia (wystawione przez Izby Przemysłowo-Handlowe stanowi dokument wymagany przy odprawie celnej w Grecji, a jednocześnie dokument, który umożliwia wraz z fakturą i dowodami celnemi uzyskanie dewiz od Banku Narodowego Grecji.

Należy dodać, że Poselstwo Greckie legalizuje świadectwa pochodzenia tylko na takie towary polskie, które znajdują się na listach kontyngentów w kwartalnych układach kontyngentowych polsko greckich i do wysokości w listach przewidzianej. W związku z tem wynika potrzeba ustalenia przed zamierzonym wywozem, czy kontyngent dla danego towaru istnieje, a w dalszej kolejności czy jest jeszcze wolny, a tem samem możliwy do wykorzystania.

O informacje winni eksporterzy zwracać się do Państwowego Instytutu Eksportowego, a nie — jak często ma miejsce — do Poselstwa Greckiego w Warszawie. Pozatem pożądane jest zgłaszanie i to możliwie najwcześniejsze konkretnych zainteresowań odbiorców greckich, z jednoczesnem wskazaniem wysokości zamierzonego wywozu, jego wartości oraz terminu. Wnioski swe winni eksporterzy nadsyłać możliwie wcześnie, by mogły być uwzględnione przy opracowywaniu nowych list wymiany polsko-greckiej.

Układ kontyngentowy bieżący zawarty został na okres od 1. IV. 36 do 1. VII. 36. Następny układ obejmie okres 3 kwartału rb.

SPIS TOWARÓW EKSPORTOWANYCH Z GRECJI.

Grecki urząd dla handlu zagranicznego przesłał naszej Izbie spis artykułów eksportowanych z Grecji oraz spis główniejszych eksporterów.

Spis ten jest do obejrzenia w referacie importowym Izby.

EKSPORT DO HOLANDJI.

W związku z ostatnim układem polsko-holenderskim Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że podział kontyngentów umownych, wynikających ze wspomnianego porozumienia, dokonywany jest w sposób następujący. Pierwszeństwo w uzyskaniu przydziału kontyngentu umownego posiadają ci importerzy, którzy dokonywali przywozu danego artykułu z Polski w latach bazowych (przyjętych za podstawę przy obliczaniu kontyngentów autonomicznych). W wypadkach, gdy obecny kontyngent umowny przewyższa kontyngent autonomiczny, z jakiego Polska uprzednio korzystała, przydziały uzyskiwane przez poszczególnych importerów ulegają automatycznemu powiększeniu, proporcjonalnie do uzyskanej podwyżki całkowitej. Kwoty przydziału kontyngentów, niewykorzystane w jednym kwartale, powiększają kwoty przydziałów na kwartał następny. Jak wiadomo, pozwolenia importowe wydawane są w Holandji z ważnością na kwartał kalendarzowy.

Firmy nowozałożone względnie takie firmy, które w latach bazowych nie importowały, korzystają tylko w 15—20% z globalnej kwoty kontyngentu umownego przysługującego Polsce. Przydział kontyngentu dla firm takich, tj. „nieuprzywilejowanych" może być powiększony tylko w tym wypadku, gdy okaże się brak zainteresowania przywozem ze strony firm „uprzywilejowanych", (t. j. importujących w latach bazowych).

INFORMACJE O KOSZTACH TRANSPORTU.

Wszystkim eksporterom zasięgającym informacyj co do kalkulacji przewozów na drodze lądowo - morskiej od firm spedycyjnych, Państwowy Instytut Eksportowy, zaleca zwracać się po oferty bezpośrednio do firm spedycyjnych w Gdyni względnie oddziałów gdyńskich firm z siedzibą w innych miastach w Polsce.

Powyższe postępowanie wskazane jest ze względu na to, że informacje uzyskane tą drogą będą ścisłe i umożliwią należytą kalkulację.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MAJA 1936 ROKU.

AUSTRJA. Minister Handlu zawiadomił Parlament o dalekoidących zmianach w taryfie celnej. Zostały podwyższone stawki na wyroby bawełniane, szczególnie tańszych gatunków, materjały łokciowe ze sztucznego jedwabiu, samochody, tytoń i papierosy oraz na oleje smarowe mineralne.

Jednocześnie wprowadzony został system licencyjny na liczne artykuły przemysłowe, w tem głównie na konfekcję, oraz na maszyny, urządzenia i wyroby metalowe.

BELGJA. Dnia 5 maja ogłoszona została ustawa o zakazie przywozu i produkcji szeregu surogatów artykułów mlecznych.

BUŁGARJA. Papier pergaminowy i surogat takiego papieru zwolnione zostały od cła i opłat dodatkowych, o ile są przywożone dla celów eksportu owoców.

Według wyjaśnień Dyrekcji Ceł rury wodociągowe sprowadzane dla gmin — wolne są od cła i innych opłat wwozowych.

W myśl rozporządzenia ogłoszonego 15 maja br. benzol przeznaczony dla Dyrekcji Lotnictwa, zwolniony został od cła i innych opłat wwozowych.

CZECHOSŁOWACJA. Ryczałt podatku obrotowego od antracytu rosyjskiego obniżony został z 2.40 kc. na 1.40 kc. od 100 kg.

FINLANDJA. Rada Ministrów wydała na wniosek Parlamentu ustawę, która upoważnia Rząd do wprowadzenia, bez uprzedniej zgody Parlamentu, natychmiastowe podwyższenie cła na towary, co do których Rząd wystąpił do Parlamentu z wnioskiem o podwyższenie z początkiem następnego roku kalendarzowego. Ustawa ta traci moc obowiązującą z końcem r. 1940 i jest przedłużeniem dotychczasowej identycznej ustawy, termin której upłynął 31. 12. 1935 r.

Ustawa ta ma na celu uniemożliwienie spekulacji importowej. W wypadku nieprzyjęcia przez Parlament wniosku o podwyższenie cła — zwracana jest importerowi różnica między obowiązującem cłem, a cłem faktycznie ustalonem.

Pojawiło się wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie muchołapek papierowych.

FRANCJA. Podanie o pozwolenie importu papierówki w granicach przydziałów kontyngentowych

musiał wnosić importerzy francuscy (w myśl zarządzenia z 15. 3. 36) do dnia 1 czerwca 1936 r. do specjalnego komitetu drzewnego w Paryżu. Licencje wydawane są przez Min. Finansów na podstawie opinji Min. Rolnictwa.

Wchodząca w życie 15. bm. umowa handlowa ze Stanami Zjednoczonemi przewiduje zniżki celne w 19 pozycjach taryfy francuskiej.

Rozporządzenie z 16 maja br. znosi ułatwienia dla przywozu mięsa baraniego.

Dekret z 13 maja br. zawierający postanowienie wykonawcze do dekretu z 21 kwietnia br. o zmianie taryfy celnej na papierówkę i papier gazetowy — przewiduje wwóz bezcłowy ewent. za obniżonem cłem powyższych towarów w ramach kontyngentów.

Z dniem 1. bm. podatek importowy został obniżony do zasadniczej (t. j. niepodwyższonej) stawki dla towarów rumuńskich.

GRECJA. Rząd grecki zezwolił na wolny wwóz licznych artykułów przemysłowych z państw, z któremi saldo clearingu było od początku zawarcia odnośnego układu dodatnie (na korzyść Grecji).

Ustanowiony został dodatkowy kontyngent na skórę surową przeznaczoną na potrzeby wojska. Zapłata będzie uskuteczniona w wolnych dewizach.

HOLANDJA. Z dniem 13 maja 1936 r. zniesione zostało zarządzenie wprowadzające skontyngentowanie wwozu kawy do Holandji.

KANADA. Zmiany celne wniesione przez Rząd do Parlamentu obejmują 104 obniżki stawek dotychczasowych, w tem 74 dotyczy taryfy pośredniej oraz 6 taryfy generalnej.

STANY ZJEDNOCZONE. Zostały podwyższone stawki celne na bielone tkaniny bawełniane oraz na tkaniny farbowane i drukowane.

SYRJA—LIBAN. Dn. 4 maja wydane zostało rozporządzenie o zniesieniu stawek celnych na meble (i części mebli) metalowe oraz na „chassis“ samochodowe.

SZWECJA. Zostało wprowadzone dodatkowe cło na obuwie i tkaniny z podeszwami skórzanemi w wysokości 1.50 kor. Jednocześnie stworzona została nowa pozycja celna ze stawką 1 kor., obejmująca zamki do portmonetek, teczek i walizek.

TUNIS. Ograniczenia importowe w Tunisie rozpadają się na dwa działy: **kontyngentowaniu** podlega import cementu oraz tkanin i wyrobów bawełnianych. Natomiast **pozwolenia importowe** wymagane są przy imporcie: bobu i bobiku, jęczmienia w ziarnie, mąki jęczmiennej, strączkowych (fasoli, grochu i soczewicy), nawozów sztucznych: siarczanu potasowo-magnezowego, węglanu potasowego, chlorku potasowego, siarczanu potasowego, nawozów fosfatowych i potasu żrącego.

TURCJA. Wwóz określonego rodzaju guzików do obuwia został uzależniony od uzyskania każdorazowego zezwolenia przywozowego.

W myśl rozporządzenia z 20 kwietnia br. wwóz ołówków wielu rodzajów uzależniony został od specjalnego zezwolenia Ministerstwa Gospodarki.

WĘGRY. Z dniem 26 maja br. weszły w życie podwyższone stawki celne na olej rycynowy i siarczan glinu.

WIELKA BRYTANJA. Celnej Komisji Doradczej przedłożone zostały wnioski o podwyższenie cła na jęczmień (w tem także na jęczmień słodowy) oraz na pomidory.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Słomki do picia poszukiwane są przez firmę duńską. P/13545/49/Sz.

Firma duńska poszukuje dostawców wikliny. P/12694/49/Sz.

Firmy angielskie poszukują dostawców wyrobów koszykarskich. P/13823/49/Sz.

Artykuły ze srebra, papierośnice, puderniczki poszukiwane są przez firmy amerykańskie, której agent zakupów bawić będzie niebawem w Polsce. P/13678/59/Sz.

Firma amerykańska poszukuje eksporterów wyrobów koszykarskich. P/13932/49/Sz.

Firma palestyńska prosi o oferty na siatki rybackie. P/13526/59/M.

Firma gibraltarska interesuje się importem deseniowych fartuchów gumowych z frendzlami. — P/13201/3B/M.

Firma z Królewca interesuje się tkaninami gumowanemi na płaszcze nieprzemakalne. P/13919/59/M.

Firma w Bejrucie (Syrja) interesuje się dostawami cukru z Polski. P/13851/4E/Ż.

Firma w Wenezueli pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami szkła. P/14116/63/Ż.

Firma egipska interesuje się przywozem artykułów chemicznych różnego rodzaju z Polski. — P/14067/47/Ż.

Firma angielska interesuje się objęciem przedstawicielstwa na tamtejszym rynku polskiej wytwórni deszczułek posadzkowych. P/14044/40/C.

Firma w Aleksandrji życzy sobie objąć przedstawicielstwo polskiej firmy eksportującej materjały tarte. P/14068/40/C.

Firma w Aleksandrji życzy sobie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki dykt. P/14068/40/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMPETENCJE BIURA PORTOWEGO P. K. P. W GDYNI.

Minister Komunikacji zarządzeniem z 10 kwietnia 1936 r. (Dz. U. Nr. 24, poz. 113) ustalił organizację i zakres działania Biura Portowego Polskich Kolei Państwowych w Gdyni. Biuro Portowe P. K. P. jest biurem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu z siedzibą w Gdyni: podlega ono bezpośrednio Dyrektorowi Kolei Państwowych.

Zadaniem Biura Portowego P.K.P. w Gdyni jest: 1) regulowanie na terenie stacji Gdynia — Port spraw ruchu towarowego i gospodarki wagonowej, 2) regulowanie wywozu węgla przez porty pod względem techniczno-ruchowym, 3) współpraca z władzami portowemi i miejskiemi w sprawach dotyczących rozwoju sieci kolejowej na terenie Portu Gdyńskiego, 4) współdziałanie w załatwianiu spraw związanych w morskiemi stawkami przewozowemi, z handlem morskim oraz z akwizycją towarów na rzecz portów i 5) opracowywanie spraw związanych z taryfami portowemi, kontrola stosowania warunków tych taryf oraz kontrola przewozów w obrębie Portu Gdyńskiego.

Naczelnik Biura porozumiewa się w zakresie swych kompetencyj bezpośrednio: a) z dyrekcjami okręgowemi kolei państwowych i biurami PKP. podległemi bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, b) z władzami portowemi oraz z innemi urzędami państwowemi i samorządowemi I i II instancji.

POLSKO - RUMUŃSKA TARYFA PORTOWA PRZEZ KONSTANCĘ.

Niezależnie od obowiązującej *polsko-rumuńskiej* taryfy portowej, wydana zostanie w dniu 15 czerwca rb. odrębna polsko-rumuńska taryfa portowa między portem rumuńskim w Konstancy (Constanta), a stacjami polskiemi, włączając w to porty polskiego obszaru celnego, oraz przejścia graniczne polsko-niemieckie, polsko - czechosłowackie i polsko - łotewskie.

Prócz wszelkiego rodzaju towarów, taryfa ta obejmować będzie głównie taryfy artykułowe na towary eksportowe krajów lewantyńskich. Stawki opłat przewozowych tej taryfy, dostosowane do wysokości kosztów przewozu od portów konkurencyjnych włoskich i jugosłowiańskich dają zatem znaczne korzyści.

OGRANICZENIE RUCHU DROBNICOWEGO W STACJI PRAHA MASARYKOVO NADRAZI.

Z dniem 15 maja 1936 r. został ograniczony ruch dla przesyłek drobnicowych do stacji Praha Masarykovo nadrazi. Do stacji tej można nadawać tylko przesyłki drobnicowe w eksporcie. Wobec tego przesyłki drobnicowe do Pragi na podstawie taryfy artykułowej 1 czechosłowacko - polskiej taryfy portowej winny być kierowane do stacyj Praha Denisovo nadrazi, Praha Verejna skladiste wzgl. Praha Žižkov.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W MAJU.

Na połowy majowe tegoroczne prócz wyników pracy naszych rybaków na wodach przybrzeżnych, oraz na pełnym Bałtyku (Głębia Gdańska i wody Bornholmu) złożyły się jeszcze rozpoczęte pod dobremi auspicjami wczesne połowy szetlandzkie czterech statków „Mewy“ i wreszcie pionierskie połowy makreli na Skageraku kutra „Hel 111“.

Wszystkie te połowy dały pozycje wyższe niż w maju roku ubiegłego. Majowe połowy zeszłoroczne dały wszystkiego 177.850 kg. ryb, ogólnej wartości 87.318 złotych. w tem 24.820 kg. połowów pełnego Bałtyku, natomiast majowe połowy r. bieżącego dały 263.070 kg. o wartości 140.265 zł. w tem: połowów przybrzeżnych 183.710 kg. wartości 108.787 zł., połowów Głębi Gdańskiej i bornholmskich 29.860 kg. wartości 6.478 zł., dalekomorskich na Skageraku 2.300 kg. wartości 1.400 zł., wreszcie połowów szetlandzkich flotyli Północnego Morza 47.200 kg., wartości 23.600 złotych.

W tych ostatnich połowach statki „Mewy“ wzięły udział już od 11-go maja, przywożąc do bazy w Scheweningen 472 kantjes (beczek morskich) przedsezonowych matjasów. Podróż kutra „Hel 111“ (rybak Franciszek Piechocki) na Skagerak po makrele jest całkiem udana, jednakże się wyjaśniło, że do takiej wyprawy lepsze byłyby kutry większych rozmiarów, odpowiadające wielkością uprawiającym te połowy kutrom duńskim.

W połowach przybrzeżnych korzystniejsze wyniki względem maja zeszłorocznego ujawniają się nie tylko w znacznie większej ilościowo zdobyczy, lecz przedewszystkiem w ogólnej znacznie wyższej osiągniętej wartości połowów, mimo że za poszczególne gatunki ryb, jak np. za łososie, śledziki, węgorze, szproty i inne osiągano średnie ceny niższe niż w zeszłorocznym sezonie.

Znaczny wzrost całkowitej wartości połowów polega na tem, że w tegorocznych majowych połowach więcej złowiono jakościowej ryby — łososi, węgorzy, skarpi, oraz ryb średniej wartości jak stornie, płotki, śledziki, natomiast znacznie mniej złowiono tanich szprotów.

Podział połowów przybrzeżnych i dalszych na poszczególne gatunki przedstawiał się następująco: ilość w kg, (wartość 1 kg w groszach w nawiasie): łososie: 17.990 kg w 2267 sztukach (300), troć: 270 kg w 96 sztukach (400). **płastugi:** stornia: 65.390 (30), zimnica 670 (30), gładzica: 900 (30), skarp: 2.380 (60), śledziki 14.390 (20), szproty: 29.000 (8), węgorze: 2.700 (150), dorsze: 33.060 (20), kwapy: 1.540 (30), sieja: 10 (160), szczupaki: 3.660 (150), okonie: 2.270 (30), płocie: 34.300 (40), certy: 4.840 (40).

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne miejscowości wykazuje, że Hel jest jak zwykle na pierwszem miejscu, łowiąc: 68.080 kg ryb o wartości 44.904 zł, drugie miejsce zajmują miejscowości półwyspu: od Jastarni do W. Wsi: 60.160 kg — 39.360 zł, dalej miejsc. nad pełnem morzem tj. od Chłapowa do Karwji: 24.020 kg — 7.259 zł, na czwartem miejscu ośrodki nad Zatoką, od Pucka do Obluża: 15.840 kg — 11.813 zł, a na samym końcu Gdynia: z 15.610 kg o wartości 5.451 zł. Dalsze połowy (Głębia Gdańska i Bornholm) wykazały wzrost o 5 ton w stosunku do roku ubiegłego, dając: płastug 4.910 kg o wartości 1.488 zł i dorszy 24.950 kg — 4.990 zł. W połowach tych brały udział kutry z Gdyni i z Helu.

Połowy przybrzeżne i dalsze sprzedano: na rynku miejscowym 172.950 kg o wartości 100.549 zł, wędzarniom na wybrzeżu: 22.070 kg — 9.673 zł, w Gdańsku: 18.550 kg o wartości 5.043 zł.

POŁOWY MAKRELI NA SKAGERAKU.

Wobec tego, że jeden z naszych większych kutrów przywiózł z połowów na Skageraku część swego połowu — 1.100 kg. makreli, na czasie powiedzieć o tych połowach i o wyprawie naszego kutra „Hel 111" słów kilka.

Makrele poławiane są podczas ciągu wiosennego w maju — czerwcu, w różnych stałych miejscach północnych wód europejskich, np. szczególnie obficie przy południowo - zachodnich brzegach Anglji, pozatem najbliżej nas, na Skageraku, gdzie przed przylądkiem Skagen najlepiej ich ciąg można uchwycić. Dalej na wodach Bałtyku ciąg jest rozproszony w sposób nie dający się przewidzieć i dlatego w naszych połowach przybrzeżnych połów makreli występuje nieregularnie.

Z inicjatywy Morskiego Urzędu Rybackiego jeszcze w roku ubiegłym zaopatrzono jeden z kutrów w odpowiednie sieci, podczas gdy w roku ubiegłym inny kuter, „Orkan" w czerwcu ubiegłego roku również wykonał pionierską podróż na Skagerak, łowiąc wówczas makrele na haczyki.

Kuter „Hel 111" prowadzony przez rybaka i szypra rybackiego dalekomorskiego, p. Franciszka Piechockiego wyruszył tym razem w połowie maja z trzema innemi rybakami do Skagen. Kuter ten zbudowany został w Gdyni w roku 1932, posiada motor Diesel - Krupp o sile 75 KM. Oto opowieść kapitana podana przez „Komunikat Portu Rybackiego":

Pierwsze pytanie to wpływ ograniczeń dewizowych? ... Mieliśmy dużo kłopotu przy wyjeździe z Helu. Mając przed sobą dwa tygodnie pobytu na dalekich wodach, chcieliśmy wziąć ze sobą 400 koron duńskich, co jest sumą bardzo małą, gdyż trzeba być przygotowanym na wszystko np. na remont kutra zagranicą, wypadek z ludźmi itp. Tymczasem pozwolono nam wziąć, nie wiemy na jakiej podstawie, tylko po 50 zł na osobę załogi tj. razem 200 zł. Jesteśmy ciekawi czy ine polskie statki handlowe otrzymują na swoje potrzeby również tylko po 50 zł na członka załogi, na swe wydatki? (opłaty w obcych portach, materjały pędne itp.) Sprawa ta na przyszłość wymaga wyjaśnienia. A teraz np. po przybyciu do Gdyni długo musieliśmy przekonywać przedstawicieli Urzędu Celnego, że posiadamy makrele z własnych połowów i że niema podstawy do zakazu wyładowania ryb w Chłodni".

...Jak wygląda ilość zużytego na połów czasu? ...„Cały nasz pobyt trwał 15 dni tj. 360 godz., z czego na sam połów zużyliśmy zaledwie 18 godz. czyli 5% całości czasu. Dojazd do miejsca połowu, siedemset kilometrów w jedną stronę, i powrót. zajął nam wraz z pobytem w Kopenhadze 120 godzin tj. 33% czasu. Kuter nasz robi siedem mil na godzinę, spotrzebowując 11 kg ropy i 0,3 kg oliwy na godzinę. Większość czasu, bo 222 godzin tj. 62% przypada na postój przymusowy w porcie duńskim wobec burzliwej pogody, na dojazd do miejsca połowu z portu Skagen. Są to ciekawe cyfry, z któremi musi się liczyć tego rodzaju rybołówstwo, gdyż wpływa to na kalkulację".

...Jak się odbywały połowy makreli? ...„Naszą bazą był duński port rybacki Skagen, znajdujący się na samym północnym końcu Jutlandji. Na połów wyjeżdżaliśmy z portu o godzinie 14-ej. Po pięciu godzinach jazdy w kierunku N.NW. byliśmy na miejscu połowu. Zastawianie sieci trwało godzinę, w tym czasie trzeba było ustawić w morzu płot z sieci, o długości 2.100 metrów i głębokości 4 metry (razem 60 sztuk sieci po 35 metrów dług.) Trzy światła znaczą początek, środek i koniec linji sieciowej, a kuter nasz musiał uważać, aby obcy statek handlowy czy wojenny nie wjechał na linję sieci. Sieć pozostawała w morzu całą noc, przez sześć godzin tj. do 2-giej rano. Wybieranie sieci z wody trwało dwie godziny. Podczas powrotu do portu Skagen, około 4 godziny zużywa się celem wybrania z oczek sieci złowionych makreli. Pierwszej nocy złowiliśmy 150 kg makreli. 2-giej więcej bo 1.050 kg, a trzeciej 1.100 kg. Makrele z dwu nocy sprzedaliśmy na aukcji w Skagen, celem otrzymania niezbędnych nam pieniędzy, z trzecim tj. ostatnim połowem przyjechaliśmy do Gdyni. Dla konserwacji zakupiliśmy tonę lodu w Skagen za 18 koron (lód mielony). Postój w Skagen kosztuje sześć i pół koron za tydzień. Kuter nasz jest za mały na wody Skagerraku, musimy więc starać się o większe kutry od naszych, nadających się na wody przybrzeżne. Kutry szwedzkie i duńskie tam łowiące mają 16 m dług. motor 100 do 150 HP., załogi osiem ludzi na kutrze i 120 sieci makrelowych. W Danji mającej 4 lata ograniczenia dewizowe, kuter nasz, jak i cała łowiąca tam flota, nie odczuwał kontroli i był traktowany bardzo gościnnie..."

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH (według danych Polskiego Biura Eksportu zboża).

W ciągu dwóch ostatnich miesięcy zbożowe rynki międzynarodowe znajdują się pod wpływem zmienionej taktyki Wheat Board'u kanadyjskiego, dążącego do szybkiej likwidacji posiadanych zapasów. Pszenica kanadyjska Manitoba III jest dzisiaj tańsza od argentynskiej, a Manitoba I tańsza od pszenicy australijskiej. W pierwszej połowie maja na rynkach europejskich zjawiła się również pszenica francuska z zapasów intendentury wyprzedawanych po cenach zniżkowych. Cena pszenicy w ciągu ostatnich trzech tygodni spadła o ok. 1 zł. na 100 kg., podczas gdy równocześnie cena kukurydzy nieco zwyżkowała i inne zboża utrzymywały się w cenie. Dopiero w ostatnich dniach za pszenicą nastąpiła zniżka innych zbóż, a w końcu i kukurydzy. —

Rok temu, na 1 marca 1935 r. zapasy światowe pszenicy wolnej do eksportu wynosiły ok. 15,1 milj. tonn, przyczem Argentyna dysponowała wówczas ilością ok. 3,4 milj. tonn przy równoczesnych rekordowych zbiorach kukurydzy. Zapasy światowe na 1 marca br. wynosiły 11,7 tonn przy nadwyżce argentyńskiej zaledwie 1,5 milj. tonn i australijskiej 2,1 milj. tonn oraz przy znacznie gorszych od zeszłorocznych zbiorach kukurydzy w Argentynie. Więcej niż połowę zapasów światowych, 6,1 milj. tonn miała Kanada na 1 marca br., przyczem cała ta ilość skoncentrowana była w dyspozycji państwowego Wheat Board'u. Ponieważ od 1 marca do 1 sierpnia minimalny eksport światowy pszenicy oblicza się na 5,5 milj. tonn, przeto wszystkie kraje eksportujące musiałyby całkowicie wyzbyć się swych zapasów przed 1 sierpnia br. w wypadku powstrzymywania się Kanady. Jednakże w praktyce wyprzedanie całkowite zapasów jest wykluczone, lokalne bowiem zwyżki cen i spekulacja stanęłyby temu na przeszkodzie. Dlatego też w zwiazku z sytuacją statystyczną Kanada mogłaby z całym spokojem rozłożyć plan likwidacji swych zapasów do nowych zbiorów na półkuli południowej, tembardziej że w najgorszym wypadku zapasy te na 1 sierpnia byłyby o połowę mniejsze od zeszłorocznych. Najwidoczniej względy ogólniejsze przeważyły w Kanadzie nad względami handlowemi, skoro Wheat Board zastosował taktykę szybkiej likwidacji zapasów.

Charakterystyczne jest, że równocześnie ze zmianą na zniżkę Kanady, w Argentynie następują przesunięcia w kierunku interwencjonizmu na rynku wewnętrznym oraz niedopuszczenia do taniego eksportu, czego bezskutecznie domagały się w ciągu ostatnich 6 lat od Argentyny międzynarodowe konferencje z Kanadą na czele.

Zbyt wcześnie byłoby obecnie wysnuwanie wniosków z informacji o stanie zasiewów. Naogół każą one spodziewać się średnich zbiorów w Ameryce Północnej, w Europie Zachodniej i północnoafrykańskich kolonjach francuskich, natomiast w lepszych warunkach od zeszłorocznych znajdują się zasiewy w środkowej i południowo - wschodniej Europie. Wiadomości z Rosji są niekompletne natomiast na Dalekim Wschodzie spodziewane są zbiory gorsze. Naogół obszar zasiewu pszenicy ma tendencję zniżkową.

Na rynku żytnim w kwietniu i maju nastąpiły poważne wysyłki kanadyjskie, Stanów Zjednoczonych i Argentyny przy cenach zniżkujących. Żyto „Western" docierało do Danji, odbierając nam ten rynek. Belgja wydała kontyngenty na przywóz kilkunastu tysięcy tonn żyta z Kanady, Argentyny i Stanów Zjednoczonych, zmuszając nas do obniżenia żądań o ok. 80 groszy na 100 kg.

Po Danji, najpoważniejszym odbiorcą żyta w bieżącym sezonie jest Belgja, która importowała już przeszło 100.000 tonn żyta, następnie wielkim odbiorcą jest Norwegja. Rynek norweski, niestety, jest najtrudniejszy z powodu wysokich wymagań gatunkowych, stawianych, przez tamtejszy Monopol, dalekich terminów dostawy i niskich cen płaconych.

Po sezonowej przerwie eksportowej w kwietniu i początkach maja, nastąpiła obecnie silniejsza podaż żyta z Polski na eksport przy równoczesnej tendencji zniżkowej cen wewnętrznych do paritetu światowego.

WYDAWNICTWA

SPIS ORGANIZACYJ GOSPODARCZYCH.

Z inicjatywy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych wydany został spis ważniejszych organizacyj gospodarczych o charakterze społeczno - zawodowym, działających w dziedzinach produkcji i wymiany, objętych reprezentacją samorzadu przemysłowo-handlowego. Spis ten, wydrukowany nakładem „Polskiej Spółki Wydawnictw Informacyjnych" Sp. z o. o. Warszawa, Wiejska 10, otrzymać można, bez pisania specjalnego zamówienia, w drodze wpłaty sumy zł. 6.— do

P. K. O. na konto Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie Nr. 18.750, podając od wpłaty na odwrocie blankietu nadawczego, poczem wydawnictwo zostanie bezzwłocznie wysłane pod wskazanym adresem bez doliczania kosztów przesyłki. Przy innych zamówieniach do ceny książki doliczany będzie koszt zaliczenia pocztowego.

PUBLIKACJA ZARZĄDZEŃ KOMISJI DEWIZOWEJ.

Po wprowadzeniu kontroli dewizowej duże zainteresowanie wzbudziły zarządzenia Komisji Dewizowej, powołanej do regulowania obrotu zagr. środkami płatn. Pragnąc udostępnić sferom zainteresowanym treść zarządzeń Komisji Dewizowej, Min. Skarbu postanowiło wszystkie jej okólniki ogłaszać w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu, który ukazuje się 10, 20 i 30 każdego miesiąca. W ostatnim numerze Dziennika (Nr. 13) ogłoszone zostały wszystkie okólniki Komisji Dewizowej, wydane od dnia wprowadzenia kontroli dewizowej do dnia 30 maja włącznie.

P R Z E T A R G I

OGŁOSZENIE PRZETARGU NA DOSTAWĘ TABLICZEK ROWEROWYCH.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 12 czerwca 1936 r. o godzinie 12 publiczny przetarg ofertowy pisemny na dostawę *712.000 sztuk tabliczek rowerowych* z blachy żelaznej o grubości nie mniejszej od 0,6 mm. z literami, cyframi oraz obwódką przy brzegu tabliczek wytłaczanemi. Tabliczki mają być malowane na kolor jasno - żółty, litery i cyfry malowane na kolor czarny.

Oferty mogą opiewać na dostawę całej ilości lub tylko części tabliczek jednak na dostawę nie mniej, jak 150.000 sztuk.

Termin dostawy upływa dnia 1 września 1936 r.

Należność za dostawę będzie płatna gotówką w dwóch równych ratach w 2 i 3 miesiącu po dacie odbioru.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji w Warszawie ul. Chałubińskiego 4.

Warunki przetargu, rysunki i wzór oferty można otrzymać w kancelarji Depart. VII Dróg Kołowych Min. Kom. w Warszawie ul. Chałubińskiego 4, pokój 264, codziennie, w dnie powszednie do godz. 12 rano po złożeniu pokwitowania na wpłatę do P. K. O. na rachunek Nr. 30400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty zł. 3 od kompletu warunków, rysunków i wzorów.

Oferty należy składać w kancelarji Dep. VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji codziennie w dnie powszednie do godz. 12 do dnia 12 czerwca 1936 r., w którym to dniu o godz. 12 nastąpi w Departamencie VII pokój Nr. 255 otwarcie ofert w obecności oferentów.

Oferty powinny być składane w zapieczętowanych lakiem i nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

Oferta do przetargu w dniu 12 czerwca 1936 roku na dostawę tabliczek „rowerowych".

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadjum w wysokości 5% najwyższej wartości oferowanych przez firmę dostaw i dołączyć do oferty kwit o złożeniu wadjum, bądź złożyć go dodatkowo przed otwarciem ofert.

Umowa będzie zawarta w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministerstwo Komunikacji.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na całą dostawę lub jej część, oraz prawo nieprzyjęcia żadnej oferty względnie unieważnienia przetargu.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	9. 6.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	10. 6.
s/s CAPELLA*	16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	17. 6.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto, Wasa	s/s BROOK	12. 6.
		2) Turku, Helsinki, Wiborg	s/s ESCHENBURG	14. 6.
		3) Turku, Uleaborg — Kemi		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*		
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	9. 6.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	10. 6.
s/s CAPELLA*	16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	17. 6.
		co tydzień		
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	s/s JÄRVAMAA	10. 6.
		co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	24. 6.
		Tallinn		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s HERO*	8. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	8. 6.
(via Bremen)		co tydzień		
		Ryga		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	10. 6.
	21. 6.	co 2 tygodnie		24. 6
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	10. 6.
	21. 6.	*(Żegluga Polska S. A.)*		24. 6.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	9. 6.
s/s MARIEHOLM*	23. 6.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	26. 6.
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	14. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	17. 6.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	9. 6.
s/s INGEBORG*	8. 6.	co 10 dni	s/s INGEBORG*	9. 6.
s/s MARIEHOLM*	23. 6.		s/s MARIEHOLM*	26. 6.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	9. 6.
	22. 6.	co 2 tygodnie		23. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BLENDA	13. 6.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	17. 6.
		co 2 tygodnie		
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	8. 6.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	8. 6.
s/s EGON	15. 6.	co tydzień	s/s EGON	15. 6.
		NIEMCY		
s/s HINRICH	9. 6.	**Hamburg**	s/s HINRICH	9. 6.
s/s GERHARD	13. 6.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s WILH. RUSS	16. 6.
s/s WILH. RUSS	16. 6.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s GERHARD	13. 6.
s/s ALEXANDRA	20. 6.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	20. 6.
s/s TCZEW	23. 6.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	23. 6.
		Bremen		
s/s HERO*	8. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	8. 6.
		co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	10. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	11. 6.
	17. 6.	co tydzień		18. 6.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	13. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	13. 6.
	29. 6.	co 2 tygodnie		29. 6.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
		Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALZAC	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALZAC	8. 6.
m/s BATAVIA	15. 6.	co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA	15. 6.
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	16. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	8. 6.
		co 2—3 tygodnie	s/s URSA	22. 6.
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	7. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	11. 6.
s/s LECH*	14. 6.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	18. 6.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	7. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	11. 6.
s/s LUBLIN*	16. 6.	co tydzień	s/s LUBLIN*	18. 6.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold. Ltd.)		
s/s OLAF	8. 6.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	8. 6.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	13. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	13. 6.
lub subst.		co tydzień	lub subst.	
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR lub subst.	30. 6.	co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	30. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s NEREUS	10. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s NEREUS	10. 6.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW s/s PUCK	9. 6. 16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CHORZÓW s/s PUCK	10. 6. 17. 6.
s/s OREST	11. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s OREST	11. 6.
s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.
s/s WIBORG	ok. 15. 6.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok 15. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK* s/s HEL	9. 6. 16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s ŚLĄSK* s/s HEL	10. 6. 17. 6.
s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	16. 6. 30. 6.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	19. 6. 3. 7.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJÖLD s/s HALFDAN	6. 6. 22. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD s/s HALFDAN	7. 6. 23. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 19. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 19. 6.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CAPRI	25. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s HISPANIA	6. 6.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND m/s NORDLAND	1. 7. 17. 7.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s GOTLAND m/s VIKINGLAND	15. 6. 2. 7.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie		
s/s SARMACJA	17. 6.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kitaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	24/27. 6.
		B. *Porty dalsze*		
s/s SCANPENN* s/s SAGAPORACK* s/s MINNEQUA*	13. 6. 19. 6. 25. 6.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK s/s ARGOSY* s/s SCANPENN* s/s SAGAPORACK*	9. 6. 18. 6. 23. 6. 2. 7.
m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY*	11. 6. 23. 6. 10. 7.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY*	17. 6. 26. 6. 22. 7.
s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 19. 6.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 19. 6.
m/s NORDSTJÄRNAN m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	8. 6. 19. 6.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s NORDSTJÄRNAN m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	8. 6. 6. 8.
s/s BORE IX s/s MERCATOR	13. 6. 25. 6	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	7. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	22. 6. 23. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	1. 7. 2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
s/s SKAGERN m/s KAAPAREN	20. 6. 25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF CARDIFF m/s MEDON	27. 6. 18. 7.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TAMPA m/s RYDBOHOLM m/s TORTUGAS	12. 6. 24. 6. 8. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 5—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	26. 6.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s CITY OF OMAHA	27. 6.	co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA	27. 6.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 czerwca:

s/s ESSEX DRUID lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Rothert & Kiłaczycki.

s/s SCANYORK lin z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.

s/s HISPANIA lin. po ładunek do portów zach.- śródziemnomorskich, Reinhold.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu. P. Zj. Korp. Bałtycka.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Hull, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s BALZAC lin. z portów wschodnio-norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s CIMBRIA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, MEW.

10 czerwca:

s/s NEREUS lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania Reinhold.

s/s JÄRVAMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BRAVORE półlinjowy z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s TOM po węgiel, MEW.

11 czerwca:

m/s BATORY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia-Am. L. Żegl.
s/s OREST lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s SÖBERG po drzewo, PAM.
s/s SOLSKIN po węgiel, Bergenske.
s/s HELLE po węgiel, Rothert & Kilaczycki.

12 czerwca:

m/s TAMPA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BROOK lin. po ład. do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s GRETCHEN MÜLLER, po węgiel, MEW.
s/s CYRIL po węgiel, Speed.

13 czerwca:

s/s SCANPENN lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s HAGUE lub subst. lin. z Leith/Grangemouth, dla ładowania, Reinhold.
s/s GERHARD lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s BERTIL po węgiel, MEW.

14 czerwca:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s ESCHENBURG lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, PAM.

15 czerwca:

m/s GOTLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska-Levant.
s/s BORE IX lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
m/s BATAVIA lin. wsch.-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WIBORG, lin. z Rotterdamu dla wyładowania, Lenczat.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s EGON lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s PETROS J. GOULANDRIS po węgiel, Bergenske.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.

16 czerwca:

s/s LECH lin. z Gdańska po pas. i ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pas. i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s URSA, lin. z portów zach.-norweskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

AROMATYZACJA HERBATY.

Związek izb przemysłowo-handlowych wystąpił do minist. opieki społecznej i ministra przemysłu i handlu z wnioskiem o wprowadzenie zakazu sztucznego aromatyzowania herbaty i wprowadzania jej do obiegu.

W ostatnich czasach pojawiła się na rynku w większej ilości herbata, której aromat wywoływany jest sztucznie przez skropienie jej olejkami syntetycznemi. W ten sposób herbata gorszego gatunku na skutek nadania jej specjalnego zapachu może uchodzić w handlu za herbatę wyższych gatunków. Dotyczy to przedewszystkiem herbaty sprzedawanej nie w paczkach, lecz luzem.

Ponieważ fakt aromatyzacji herbaty nie jest ujawniony ani na opakowaniu, ani w żaden inny sposób — ogół konsumentów nie orjentuje się wcale, że towar zakupiony posiada jedynie cechy zewnętrzne towaru wyższej wartości, niż jest to w istocie. Aromatyzacji poddawana bywa obok niższych gatunków herbaty, także herbata raz już zaparzana. Aromatyzowanie herbaty odbywa się często w warunkach antysanitarnych, np. przez ustne skrapianie herbaty olejkami syntetycznemi, lub zapomocą ustnego rozpylacza.

Aromatyzacja, przeprowadzona za pomocą olejków, nie wpływa na polepszenie, a nawet zmianę smaku herbaty, gdyż przy naparzaniu traci sztuczny aromat wskutek ulatniania się olejków.

Przez aromatyzację nie należy rozumieć poddawania liści herbacianych procesom, zmierzającym do uzyskania trwałego aromatu przez mieszanie ich z kwiatami jaśminu, lub gardenji. Proces ten stosowany jest w miejscu zbioru herbaty i jest jednem z ogniw procesu naturalnego przygotowania jej do spożycia.

Związek izb przemysłowo-handlowych uważa, że sztuczne aromatyzowanie herbaty należy podciągnąć pod normy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o dozorze nad artykułami żywności i przedmiotami użytku, kwalifikuje je, jako zafałszowanie środków żywności. Stanowisko takie byłoby równoznaczne z jeneralnym zakazem sztucznego aromatyzowania herbaty. Zakaz taki, zdaniem Związku, mógłby być wydany w formie okólnika państwowego Instytutu higjeny do inspektorów sanitarnych, w którym aromatyzowanie herbaty zostałoby wyraźnie podciągnięte pod normy rozporządzenia.

Z uwagi na konieczność dania możności kupcom, posiadającym na składzie towar aromatyzowany, wyprzedania posiadanej na składzie herbaty, okólnik taki powinienby przewidywać pewien okres czasu, w ciągu którego kupcy mogliby z zapasów tych się wyzbyć, a pozatem powinien być podany do ogólnej wiadomości za pośrednictwem izb przemysłowo handlowych.

KAWA Z INDYJ HOLENDERSKICH.

Zapewne nie wszystkim firmom, trudniącym się importem kawy, jest wiadomem, że istnieje kontyngent przywozowy na kawę niebieską dla Indyj Holenderskich. Zwracamy zatem na to uwagę i nadmieniamy, że kontyngent ten jakkolwiek bardzo szczupły, dzielony jest w okresach dwumiesięcznych.

Kontyngent na maj—czerwiec został przydzielony w dniu 28. V. br., a podział na lipiec—sierpień dokonany zostanie prawdopodobnie w pierwszej połowie lipca br.

KAWA Z KOLONIJ ANGIELSKICH.

W najbliższym czasie nastąpić ma rozdział kontyngentu kawy niebieskiej z Kolonij angielskich. Podział dotyczyć będzie okresu maj — sierpień br. Pod kolonje angielskie, dla których przyznane są kontyngenty na kawę podpadaja następujące: Rodezja, Tanganika, Kenia i Ugandja.

Firmy interesujące się przywozem kawy z wyżej wymienionych krajów, skoro chcą być przy podziale kontyngentów uwzględnione winne złożyć jaknajprędzej podania o przywóz do swoich organizacyj gospodarczych.

(Izba P.-H.)

HERBATA W TRANSAKCJACH WIĄZANYCH.

Dotychczas można było importować herbatę jedynie w ramach ustalonych kontyngentów przywozowych. Wobec tego, że kontyngenty na ten artykuł były bardzo szczupłe, rynek odczuwał nieraz brak herbaty.

Sytuacja uległa obecnie jednak pewnej zmianie. Mianowicie Ministerstwo P. H. wciągnęło dodatkowo herbatę na listę towarów które mogą być importowane w transakcjach wiązanych. W ten sposób należy przypuszczać, że import herbaty zwiększy się i rynek zostanie odpowiednio nasycony. Zasada ta jednak nie obowiązuje w odniesieniu do herbaty, pochodzącej z posiadłości angielskich (bez dominjów), t. zn., że z posiadłości tych będzie można importować herbatę nadal jedynie w ramach normalnych kontyngentów przywozowych.

MAŁE PRZYDZIAŁY NA POMIDORY.

Importerzy gdyńscy żalą się na małe przydziały kontyngentów przyznanych na pomidory zagraniczne szczególnie na holenderskie.

Przy ostatnim przydziale kontyngentu Gdynia została pokrzywdzona. Ogólny bowiem przydział dla Gdyni i jej zaplecza wynosił zaledwie ok. 20 ton. Biorąc pod uwagę wzrost samej Gdyni oraz całego okręgu Izby, którego liczba mieszkańców wynosi około 1,5 miljona, przydział powyższy jest rzeczywiście zamały i w żaden sposób nie może zaspokoić zapotrzebowania okręgu.

KRAJOWE PIECE DO PALENIA KAWY.

Bardzo często zachodzą jeszcze wypadki sprowadzania piecy do palenia kawy z zagranicy, szczególnie z Niemiec i Szwajcarji.

Zwracamy uwagę, że piece do palenia kawy o napędzie elektrycznym z paleniskiem gazowem są wyrabiane w kraju. Piece te są konstrukcji nowoczesnej udoskonalonej. Przywóz piecy z zagranicy staje się zatem zupełnie zbędnym. Na życzenie możemy podać zainteresowanym adres firmy produkującej odnośne piece.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Ostatnia dekada maja stała pod znakiem kończącego się sezonu na importowane owoce. Firmy aukcyjne poza Gdyńskiemi Targami Owocowemi nie przejawiły większej aktywności i urządziły ogółem tylko 3 przetargi, które stały pod znakiem cytryn syryjskich. Inne rodzaje owoców a nadewszystko pomarańcze palestyńskie znikły zupełnie z rynku. Również pomarańczy hiszpańskich nie było w okresie sprawozdawczym wiele i tylko Gdyńskie Targi Owocowe na swoich przetargach wystawiły 2.200 skrzyń.

Brak pomarańcz zarówno hiszpańskich jak i palestyńskich wpłynął na podrożenie tego artykułu. Pod koniec dekady można było zaobserwować pierwsze oznaki sztucznego podbijania cen i mówiono nawet, że hurtownicy niektóre tranzakcje zawierali przy dawno już nienotowanych cenach zł. 1,60 — 1,80 — za 1 kg.

Haussa na pomarańcze jest usprawiedliwiona nie ylko chwilowym brakiem towaru na rynku gdyńskim i kończącym się sezonie exportowym w Hiszpanji i Palestynie, lecz również małemi widokami na dowóz pomarańcz amerykańskich, które mają podobno nadejść do Gdyni ale w niewielkich ilościach.

Cytryny syryjskie wystawiane przez Gdyńskie Targi Owocowe uzyskały dobrą cenę, natomiast aukcjonowane przez Aukcje Owocowe w dniu 29 maja br. w wielu wypadkach osiągnęły ceny niskie.

Szczegółowy przebieg aukcji w tej dekadzie przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły łącznie 2 przetargi. Na pierwszej aukcji odbytej w dniu 20 maja 36 roku wystawiono 2,000 skrzyń cytryn syryjskich i 650 skrzyń pomarańcz hiszpańskich w tem 450 skrzyń gatunku „Bernas". W przetargu wzięło udział 25 kupców z Katowic, Łodzi, Warszawy, Poznania, Krakowa, Gdańska, i Gdyni, którzy przejawiali wielkie zainteresowanie zaofiarowanym towarem i nie cofnęli się przed nabyciem żadnej partji. Zwyczajem przyjętym przez firmę aukcyjną rozpoczęto przetarg od niewielkich partyj cytryn syryjskich. Po ożywionym przetargu pierwszą i drugą partję przybito dla firmy gdyńskiej przy cenie zł. 38,50 za skrzynię. Następne partje (łącznie 30) zostały również rozebrane przyczem ceny uzyskiwano w granicach 39.50 — 40 zł. za skrzynię. W jednym tylko wypadku firma łódzka przelicytowała konkurentów, płacąc najwyższą stawkę dnia zł. 40,50. Następnie przeaukcjonowano pomarańcze hiszpańskie gatunku „Bernas", których zaofiarowano 450 skrzyń rozbitych na 16 partyj, z czego wycofano tylko 2 partje, liczące 150 skrzyń. wszystkie inne natomiast sprzedano, uzyskując za nie jednolitą cenę zł 1,15 za kg. Pozostałe 200 skrzyń również pomarańcz hiszpańskich gatunku „Brood Oval" rozbitych na 5 partyj osiągnęły przy mniejszych partjach liczących po 50 skrzyń dobrą cenę zł. 1,15, a nawet w jednym wypadku zł. 1,16 — natomiast większą partję, składającą się z 200 skrzyń sprzedano po zł. 1,05 i nabyła je firma krakowska.

Drugą skolei w tej dekadzie aukcję urządziły Gdyńskie Targi Owocowe 25 maja wystawiając 1,550 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku „Bernas" i 1.000 skrzyń cytryn syryjskich. Aukcja ta odbyła się przy niezwykle licznym udziale kupców (na sali 70 osób). Pomarańcze hiszpańskie sprzedano wszystkie, przyczem cena znowu skoczyła o kilka groszy na kg. osiągając w większości wypadku zł. 1,20 — 1,24 za kg. Cytryny syryjskie sprzedano również wszystkie po cenie 38,50 — 41.50 zł. Podczas tego przetargu dało się zauważyć wielkie zainteresowanie ze strony kupców.

Aukcja Owocowa Sp. z o. o.

urządziła przetarg w dniu 29 maja 36 r. wystawiając tylko cytryny syryjskie w ilości 10.041 skrzyń. Towar nadszedł statkiem „Foskolo" i był zmagazynowany w chłodni portowej. Szereg partyj było oclonych, lecz bez pozwoleń przywozu, wskutek czego cena za nie była znacznie niższa niż na partje, posiadające pozwolenie przywozu. Towar oclony posiadał limit w granicach od 37,— do 38,— zł. za skrzynię i tylko w kilku wypadkach pod koniec przetargu aukcjonator, wyczuwając mocną tendencję, podwyższył cenę wywoławczą do 39,— zł. Partje natomiast bez pozwoleń przywozowych miały limit zł 32.— za skrzynię. Z uwagi na wielką podaż, nabywcy nie przelicytowywali się zbytnio i dlatego różnice mię-

dzy cenami wywoławczemi a tranzakcyjnemi nie były zbyt wielkie. Przeaukcjonowano łącznie 9.300 skrzyń, osiągając cenę od 38,— do 41 zł. Partje natomiast bez pozwolenia przywozu sprzedano po 32,— zł.

RYNEK CYTRYN.

Został uruchomiony kontyngent na cytryny z Cypru. Podział kontyngentu dokonany zostanie na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 12 czerwca br.

W ostatnim czasie daje się zauważyć znacznie zmniejszony dowóz cytryn do Polski. Zmniejszenie dowozu spowodowane jest głównie obostrzonemi przepisami reglamentacyjnemi oraz niemożności sprowadzenia cytryn z Italji ze względu na obowiązujące sankcje gospodarcze wobec tego kraju.

Podczas, gdy dla Italji, pomimo zakazu przywozu, były w swoim czasie uruchamiane kontyngenty regularnie i nawet w dość dużych ilościach, to dla innych krajów kontyngenty te są bardzo szczupłe i nie mają charakteru regularnego. Dotyczy to szczególnie kontyngentów na cytryny z Syrji, skąd sprowadza Polska obecnie najwięcej tego artykułu.

W latach poprzednich, Polska importowała przeciętnie 1000 ton cytryn miesięcznie. Po wprowadzeniu bezwzględnego zakazu przywozu cytryn z Italji (wskutek działania sankcyj gospodarczych), import tego artykułu zmniejszył się o przeszło 50%. Podczas, gdy w pierwszych czterech miesiącach ubiegłego roku sprowadzono 6003,9 ton cytryn, to w takim samym okresie bieżącego roku przywóz wynosił zaledwie 2790,8 ton. Ponieważ zapotrzebowanie na cytryny jest znacznie większe od podaży, spowodowało to zwyżkę ceny na ten artykuł, która od dłuższego czasu jest utrzymana na bardzo wysokim poziomie i waha się w hurtowej sprzedaży około 1,— zł za jeden kg loco magazyn portowy w Gdyni.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE.

W dniu 22—25 maja gdyńskie firmy importowe notowały na niżej wyszczególnione towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów w Gdyni.

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,55—3,65 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,45—3,55 za 1 kg
brazylijska Rio 3 — zł 3,60—3,75 za 1 kg
brazylijska Rio 7 —
brazylijska Santos Extra Prim. zł 4.45—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos Fansy — zł 4,50—4,80 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4.05—4.25 za 1 kg
niebieska Tanganijka afr. — zł 5.05—5,15 za 1 kg
niebieska Maragogype duże ziarna — zł 5,80—6,50 za 1 kg

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,80—13.10 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia gat. — zł 15.50—16.50 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa gat. — zł 13,70—15,20 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 24.00 — 26,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku holenderskie Van Houten — zł 5,00—5,25 za 1 kg
kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,30—2.60 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 5,40 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1.75—1.80 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong“ — zł 5,25—5,35 za 1 kg
pieprz biały „Muntok“ — zł 6,20—6,30 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment)
cynamon Cassia Lignea — zł 8.20—8,45 za 1 kg
cynamon Vera Prima Cassia — zł 9,20—9.30 za 1 kg
cynamon ceylońki „Canhel“ zależnie od gatunku — zł — 8,50—9.10 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg — zł 6.40—6.50 za 1 kg
gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6.50—6,60 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gatunku i opakowania — zł 10,50—12,50 za 1 kg
kardamon — zł 32,00—34.00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 47,00—52.00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 55,00—58.00 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:

koryntki zależnie od gatunku — zł 1.45—1.50 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1,95—2.00 za 1 kg
w skrzynkach — zł 2.00—2.10 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gatunku — zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzynkach zależnie od gatunku — zł 1,95—2,10 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrzynkach po 12.5 kg - zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gatunku zł 1,60—1,75 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrzynkach zależnie od gatunku, po 12,5 kg — zł 5,80—5,90 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały“ w workach — zł 2,60—2,70 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały“ w skrzynkach — po 12,5 kg — zł 2,70—2,80 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1.10—1.25 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 10 kg zależnie od gatunku — zł 3,60 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,00—0,95 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek zł 1,40—1,65 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie, zwykłe — zł 6,35—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6,40—6,70 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,80 - 7,00 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 3,00 za 1 kg
orzechy fińskie łuszczone „Arachid" zł 3,45 za 1 kg
jądra orzechowe hiszpańskie w workach po 100 kg — zł 5,00—5,20 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie, kalifornijskie przebierane — zł 3,30—3.50 za 1 kg
pestki morelowe, gorzkie łamane — zł 2,95—3,20 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oryginalna nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3.60 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3.05—3,20 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 10 kg — zł 2,95—3,00 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 rybki w pudełku — zł 0,48—0,50 za pudełko
sardynki portugalskie 1/10 ilustrowane 2—3 rybki — zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,80—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustrowane — zł 0,88—0,89 za 1 puszkę
sardele holenderskie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za 1 beczkę
sardele holend. brabanckie w puszkach skrzynka 5 kg — zł 14,00—17.00 za skrzynkę

Owoce świeże:

banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za 1 kg
banany jamajskie gat. II — zł 2 00 za 1 kg
banany jamajskie gat. III — zł 1.60 za 1 kg
pomarańcze hiszpańskie „Bernas Imperiales" — zł 1,15—1.20 za 1 kg
pomarańcze palestyńskie „Valencja" zł 1,32—1.35 za 1 kg
cytryny syryjskie za skrzynkę wagi ca 39 5—40.5 kg — zł 39.30—40,00.